

**Réponse du Conseil administratif à la question écrite du 17 février 2010 de M<sup>mes</sup> Salika Wenger et Maria Pérez: «Option pour déneiger les rues».**

*TEXTE DE LA QUESTION*

La Voirie a-t-elle étudié l'option des copeaux de bois ou celle de sucre, en remplacement du sel à répandre sur la voie publique en cas de chutes de neige?

*RÉPONSE DU CONSEIL ADMINISTRATIF*

Lors de cet hiver 2009-2010 particulièrement rigoureux, où de longues périodes de froid se sont succédé avec des chutes de neige abondantes, le sel disponible s'est raréfié dans toute l'Europe. Le service Voirie – Ville propre s'est enquis de solutions de remplacement à ce fondant chimique, en particulier les copeaux de bois et le sucre.

Les copeaux de bois conviennent très bien pour sécuriser les zones piétonnes, le cas échéant pour le traitement de chaussées à faible circulation et exclusivement utilisées par des véhicules légers (entrées de garages, zones résidentielles, etc.). En revanche, ce produit n'est pas adapté aux voies de circulation. Leur fonctionnement est simple: imprégnés de sel, les copeaux font fondre la glace et s'incrustent dans le verglas ou la neige tassée, offrant ainsi une excellente stabilité et une bonne adhérence aux piétons.

Pour leur fabrication, le bois est récupéré dans les scieries. Les copeaux sont faiblement corrosifs et reconnus comme plus écologiques que le gravier. Leur coût reste toutefois significativement plus élevé que les produits standards utilisés pour l'entretien hivernal des cheminements piétonniers, à savoir le fondant routier et le gravillon minéral.

Les copeaux de bois conviennent particulièrement aux régions où les hivers sont marqués et où la neige demeure sur le sol pendant des durées prolongées. La Chaux-de-Fonds, par exemple, répand des copeaux sur les trottoirs depuis deux hivers.

En ce qui concerne notre ville, la neige persiste rarement plus de quelques heures, voire quelques jours. Les copeaux de bois représenteraient alors le même danger que le gravier pour les piétons, les cyclistes, les deux-roues motorisées et les automobilistes, en roulant et glissant sous les pieds des passants et sous les roues des véhicules. Dès lors, il s'avérerait nécessaire, comme pour un épandage de gravier, de les ramasser pour sécuriser les chaussées et les trottoirs après le

déblaiement ou la fonte de la neige. Persisterait toujours le problème d'obstruction des canalisations d'évacuation des eaux.

Sur le plan technique, tous les véhicules actuels employés par la Voirie – Ville propre ne seraient pas adaptés à l'épandage de ce produit et devraient subir quelques transformations.

Quant à l'utilisation du sucre comme fondant chimique, un essai est réalisé cet hiver sur l'autoroute A6, près de Spiez, sous la responsabilité de l'Office fédéral des routes (OFROU). La méthode propose l'adjonction d'une quantité minime de sucre dans une solution aqueuse salée (20 kg de sucre par tonne de sel et eau), visqueuse et brunâtre, qui reste efficace jusqu'à -35 degrés. Avec la meilleure adhérence de ce mélange sur le bitume, une plus grande longévité de son effet semble être obtenue. Sur le plan écologique, le sucre est moins corrosif que le sel et limite les surcharges de chlorure de sodium déversé dans l'environnement.

Les conclusions de ces essais devraient être communiquées dans le courant de cet automne par l'OFROU. Le Service Voirie – Ville propre suit ce dossier de près en restant particulièrement attentif aux conditions d'utilisation, au coût de ce mélange qui serait cinq à dix fois supérieur au sel, aux infrastructures et aux équipements à acquérir qui seraient nécessaires à la fabrication de cette solution aqueuse et, finalement, à l'acquisition d'engins pour son épandage sur les voiries.

En l'état, et pour toutes les raisons évoquées, le sel, s'il est utilisé à bon escient, demeure la solution la plus appropriée aux conditions climatiques de notre ville. Ce fondant chimique est le plus adapté à un épandage régulier sur la chaussée et le produit le moins nocif pour l'environnement.

En complément, le remplacement des silos à sel vétustes d'une capacité de 300 tonnes est prévu cette année. Les 500 tonnes de capacité des futurs silos permettront de faire face à quatre ou cinq grosses interventions contre deux à trois actuellement.

Au nom du Conseil administratif

Le directeur général:  
*Jacques Moret*

Le conseiller administratif:  
*Pierre Maudet*

Le 17 mars 2010.